



Versie 0.1 9-2-2021



MX Reglement 2021

Motorsport Organisatie Nederland
Veldweg 15A
5430 AH Cuijk

Tel.: 0485 – 31 50 80

Internet: www.mon.nl

Email: info@mon.nl

IMBA: www.IMBA-MX.com

Inhoud

Inleiding.....	3
Sectie 1. ALGEMEEN	4
Artikel 1.1: Begripsbepalingen.....	4
Artikel 1.2: Toepassing.....	5
Artikel 1.3: Organisatie, commissies & samenwerkingsverbanden.....	5
Artikel 1.4: Licenties.....	6
Artikel 1.5: Medisch Certificaat	8
Artikel 1.6: Bepalingen en gedragingen	8
Artikel 1.7: Milieubepalingen.....	9
Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens.....	10
Artikel 1.9: Straffen	11
Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal	12
Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN.....	13
Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud	13
Artikel 2.2: Inschrijving/deelname	14
Artikel 2.3: Tijdwaarneming.....	14
Artikel 2.4: Trainingen	15
Artikel 2.5: Fuik.....	15
Artikel 2.6: Start	16
Artikel 2.7: Rijtijden	17
Artikel 2.9: Kampioenswedstrijden	18
Artikel 2.10: Puntentelling.....	19
Artikel 2.11: Promotie/degradatie	20
Artikel 2.12: Europees Kampioenschap	20
Artikel 2.13: Protesten.....	22
Artikel 2.14: Wedstrijden in het buitenland/afvaardingen	23
Sectie 3. TECHNISCH REGLEMENT.....	24
Artikel 3.1: Keuring	24
Artikel 3.2: Kleding.....	25
Artikel 3.3: Geluid.....	25

Artikel 3.4: Nummerborden27

Inleiding

Het doel van het MON Motorcross reglement is het bieden van een handleiding aan rijders, bestuurders en officials betrokken bij Motorsport Organisatie Nederland, voor het rijden en organiseren van trainingen en wedstrijden onder regelgeving van Motorsport Organisatie Nederland.

Het reglement wordt jaarlijks herzien door de Sportcommissie MX van Motorsport Organisatie Nederland, waarna deze commissie samen met het hoofdbestuur de wijzigingen voorlegt aan de algemene ledenvergadering van Motorsport Organisatie Nederland. De reglementen zijn geldig van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021.

Dit reglement is onderverdeeld in drie secties. In sectie 1 worden algemene artikelen toegelicht. In sectie 2 worden alle artikelen toegelicht die betrekking hebben op het deelnemen aan wedstrijden. In de derde sectie is het technisch reglement opgenomen.

Sectie 1. ALGEMEEN

Artikel 1.1: Begripsbepalingen

1	Afgelasting:	Niet doorgaan van een wedstrijd
2	Afvaardiging:	Verzekering voor het rijden in het buitenland bij een bond aangesloten bij de IMBA
3	Bondswedstrijd:	Wedstrijd voor startbewijshouders, onder regelgeving van MON
4	Degradatie:	Terugzetting in klasse
5	Diskwalificatie:	Uit een training of manche genomen met verlies van de behaalde punten van de betreffende manche
6	DQ:	Disqualified – gediskwalificeerd
7	DNF:	Did not finish – niet gefinisht
8	DNS:	Did not start - niet gestart
9	DNQ:	Did not qualify – niet gekwalificeerd
10	Doping:	Prestatie bevorderende middelen en methode zoals omschreven door het Wereld Anti-Doping Agentschap
11	FIM:	Fédération Internationale de Motocyclisme
12	Herstart	Het opnieuw beginnen van een manche, naar aanleiding van een incident in een manche
13	IMBA:	International Motor Bike Association
14	KNMV:	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
15	Manche	Een manche duurt vanaf het oprijden naar het starthek tot en met het voor de eerste keer vallen van dan wel de rode, dan wel de finishvlag
16	MON:	Motorsport Organisatie Nederland
17	MON wedstrijd:	Een MON wedstrijd bestaat uit twee races (twee manches of één kwalificatiemanche + één finalemanche)
18	Na-training:	Inhalen van een training
19	Licentie:	Lidmaatschapsbewijs
20	Official:	Als zodanig herkenbare afgevaardigde van MON of een organiserende vereniging
21	Officiële waarschuwing:	Aanspreken op gedrags-/fatsoensregels
22	Ordonnans:	Rijder, die na de manche controleert of het circuit veilig is

23	Overschrijving:	Omzetting van een start- of trainingsbewijs binnen de klasse (meestal omzetting van MX 2 naar MX Open)
24	Overtreding:	In strijd met het reglement handelen
25	Premiegeld:	Een vastgesteld geldbedrag, toegekend aan de rijders in de klasse Inters die op een wedstrijddag als eerste tien geklasseerd zijn
26	Promotie:	Opklimming in klasse
27	Protest:	Het maken van bezwaar tegen een gedraging, handeling of maatregel van een andere rijder, MON of een organiserende vereniging
28	Schrapresultaat:	Een behaald resultaat dat mag worden afgetrokken voor vaststelling van de netto-stand voor het kampioenschap
29	Schorsing:	Uitsluiting van deelname aan een nader te bepalen aantal wedstrijden
30	SMI:	Sportmedische Instellingen kunnen zelfstandig (Sportmedische Adviescentra, SMA) of in ziekenhuizen gevestigd zijn (Sportgeneeskundige afdeling, SGA) Sportmedische Instellingen (SMI)
31	Startgebied:	Het startgebied is een gebied van 5 meter gerekend vanaf het starthek naar achteren
32	UEM:	Union Européenne de Motocyclisme
33	Uitsluiting:	Niet mogen deelnemen aan de nog te rijden manche(s) op een wedstrijddag
34	Wedstrijddag	Een wedstrijddag vangt aan bij het openen van de inschrijving en eindigt na de huldiging

Artikel 1.2: Toepassing

Dit reglement is van toepassing op motorcrosswedstrijden, trainingen en andere evenementen georganiseerd onder de regelgeving van MON. In gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding en/of het hoofdbestuur van MON.

Artikel 1.3: Organisatie, commissies & samenwerkingsverbanden

Naast het bestuur en de medewerkers op het bondsbureau kent MON de volgende commissies:

- Sportcommissie MX
- Evenementencommissie
- Commissie Veiligheid en Circuit
- Commissie voor Geluid en Milieu
- Strafcommissie
- Materiaalcommissie
- Medische commissie

Op de website www.mon.nl wordt onder de optie 'Over MON' > 'Organisatie' een overzicht gegeven van de besturen, commissies en bondsbureau medewerkers en de taken van deze instanties en personen.

MON is lid van de International Motor Bike Association (IMBA). De IMBA is een overkoepelende motorsport organisatie waarbij tien Europese landen zijn aangesloten. Het IMBA-secretariaat is gevestigd in Duitsland. In grote lijnen heeft IMBA het recht en de plicht om voor haar leden leidend en regelend op te treden in de motorsport in de meest algemene zin van het woord. Concreet bepaalt IMBA dus het beleid en de regels die samenhangen met de Europese Motorcross competitie. Voor meer informatie zie : www.imba-mx.com.

In samenwerking met de Koninklijke Nationale Motorsport Vereniging (KNMV) is een convenant gesloten om het geluid in de motorsport terug te dringen. Meer daarover in sectie 3 artikel 3.3.

Artikel 1.4: Licenties

1. Om deel te kunnen nemen aan wedstrijden en/of trainingen die onder regelgeving van MON vallen dient men in het bezit te zijn van een van de volgende licenties:
 - a. Startbewijs
 - b. Trainingsbewijs
 - c. Daglicentie (Licentie welke geldig is voor één dag)
2. Een licentiaanvraag dient voor donderdag 12.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaande aan de eerstvolgende wedstrijd ingediend én betaald te zijn. Alle aanvragen kunnen digitaal via Mijn MON door de rijder zelf gedaan worden. Een licentie moet voor afgifte echter altijd door een gekozen vereniging geaccordeerd worden.
Ook omzetting van het startbewijs en aanvraag van tweede en volgende startbewijzen, kunnen digitaal via de website van MON gedaan worden. Alle aanvragen worden pas na betaling in behandeling genomen.
3. Deelnemers zijn verplicht tijdens trainingen en/of wedstrijden hun licentie of daglicentie op verzoek te tonen aan het bevoegd gezag (officials van de organiserende vereniging en MON-officials).
4. De houder van een licentie of daglicentie wordt te allen tijde verantwoordelijk gesteld voor het gebruik daarvan.
5. Een door MON uitgegeven licentie of daglicentie mag alleen gebruikt worden door de persoon op wiens naam deze is uitgegeven.
6. Licentiehouders verklaren door ondertekening van het aanvraagformulier voor een licentie, kennis genomen te hebben van de reglementen en zich er strikt aan te houden.
7.
 - a. Bij overschrijving van een licentie op eigen verzoek tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend (zie website).
 - b. Bij verlies van een licentie tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend voor het aanmaken van een nieuwe licentie (zie website).
 - c. Bij promotie op eigen verzoek of bij promotie/degradatie op verzoek van MON worden geen administratiekosten voor het aanmaken van een nieuwe licentie berekend.
8. Levert een rijder een licentie in, dan vervallen alle rechten verbonden aan deze licentie. Er vindt geen restitutie van de licentiekosten plaats.
9. Ongeacht de aangegeven klasse op de licentie is een rijder gerechtigd te trainen op elk type voertuig, zolang dat aan dit reglement voldoet en de rijder het voertuig volgens dit reglement mag besturen.
10. Om een licentie voor de Damesklasse te verkrijgen dient de aanvrager van het vrouwelijk geslacht te zijn.

Om in het bezit te komen van een licentie, dient de rijder een crosscertificaat te behalen, zie artikel 1.5.

A. Startbewijs

1. Een startbewijs is geldig voor ten hoogste één kalenderjaar.
2. Een startbewijs geeft het recht deel te nemen aan bondswedstrijden georganiseerd door de MON in het betreffende kalenderjaar.
3. Een rijder kan meerdere startbewijzen aanvragen. Bij aanvraag van twee of meer startbewijzen hoeft de aanvrager niet aan te geven in welke klasse hij zijn eerste startbewijs wil hebben. Zijn er op een dag twee of meer wedstrijden waaraan hij kan deelnemen dan is de rijder vrij om te beslissen waar hij rijdt.
4. Het is niet toegestaan om op één wedstrijddag in twee klassen te rijden.
5. Een startbewijshouder mag tevens op alle rechten, die verbonden zijn aan het trainingsbewijs, aanspraak maken.

B. Trainingsbewijs

Met een trainingsbewijs kan de rijder:

1. verzekerd trainen op alle officiële motorcrosscircuits in Nederland
2. vanaf de leeftijd van 15 jaar deelnemen in de Vrije Klasse, indien de organiserende vereniging deze klasse toevoegt aan een officiële MON jeugdwedstrijd
3. deelnemen aan club- en regiowedstrijden waarvoor MON een dekkingsbewijs voor de verzekering heeft afgegeven
4. deelnemen aan bijzondere evenementen onder regelgeving van MON, zoals de Wintercross, de Veteranencross, maïsplakwedstrijden, etc.
5. Een trainingsbewijs is geldig voor ten hoogste één kalenderjaar.

C. Daglicentie

Met een daglicentie kan worden deelgenomen aan één training of één wedstrijd.

Aanvraag op de wedstrijd

Bij uitzonderlijke evenementen kan het mogelijk zijn licenties op locatie aan te vragen. Dit is echter alleen het geval als het vermeld is bij de wedstrijd informatie vanuit MON.

Digitale aanvraag voorafgaande aan de eerstvolgende wedstrijd

- o Een daglicentie-aanvraag dient voor donderdag 24.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaande aan de wedstrijd ingediend én betaald te zijn.
- o De daglicentie kan online aangevraagd worden via de website van MON.
- o Deelname kan in alle klassen welke op de wedstrijddag zijn ingedeeld, indien er nog plek is.
- o MON behoudt zich het recht voor om een aanvraag af te wijzen, dan wel de gekozen klasse te wijzigen.
- o De daglicentie dient inclusief controlecode getoond te worden bij de inschrijving.
- o Een daglicentie kan niet op de wedstrijddag zelf worden afgesloten.
- o Men mag maximaal twee maal per jaar een daglicentie aanvragen om deel te nemen aan een bondswedstrijd van MON.

Daglicentie voor training

- o Een daglicentie-aanvraag dient voorafgaand aan de training aangevraagd te worden.
- o Een licentie kan digitaal aangevraagd worden via de website van MON.
- o Daglicentie dient inclusief controlecode getoond te worden bij de betreffende club.

Startgerechtigde leeftijden

MX2 soloklasse	13 jaar
MX Open soloklasse	15 jaar
Damesklasse***	13 jaar
Veteranenklasse	45 jaar
Quad*	15 jaar
Zijspannen	15 jaar
Pitbikes **	11 jaar
Bromfietsklasse **	11 jaar

* Deelname aan de Quad klasse is mogelijk vanaf 14 jaar voor quads met een maximale cilinderinhoud van 144cc tweetakt of 250cc viertakt.

** Pitbikes en Bromfietsklasse kunnen alleen bij een bijzonder evenement worden toegevoegd.

*** Deelname aan de damesklasse vanaf 13 jaar is alleen mogelijk op een 85cc of een MX2 motor. Deelname met een MX Open Solo motor is mogelijk vanaf 15 jaar.

Artikel 1.5: Medisch en crosscertificaat

Om in het bezit te komen van een licentie dient de rijder een Crosscertificaat te bezitten. Dit is een vragenlijst over de gevaren en vereisten van motorcross, waarmee je aangeeft dat je kennis van de sport hebt. Dit crosscertificaat wordt afgenomen door een club- en/of MON-official die daarvoor is opgeleid, rijders dienen daarvoor contact met hun club op te nemen. Een Crosscertificaat is geldig voor onbepaalde tijd.

Om in het bezit te komen van een licentie is een medische goedkeuring voor de motor terreinsport vereist. Hierbij wordt de individuele gezondheid en de geschiktheid om te bewegen/sporten beoordeeld. Om medische goedkeuring te verkrijgen moet een rijder een eigen verklaring invullen bij aanvraag van de licentie. Bij medische afwijkingen, volgt een beoordeling door de Medische commissie van MON.

Artikel 1.6: Bepalingen en gedragingen

1. MON erkent geen enkele aansprakelijkheid voor schade geleden door rijders, zowel materieel als immaterieel, opgelopen tijdens trainingen of wedstrijden.
2. De rijder dient zich bij alle activiteiten zo te gedragen dat de belangen van MON, verenigingen en de motorsport in het algemeen niet worden geschaad.
3. Een rijder kan voor de gedragingen van zijn/haar supporter(s) en/of helper(s) aansprakelijk worden gesteld.
4. De rijder dient te allen tijde de aanwijzingen van dienstdoende officials en medewerkers van de organiserende vereniging op te volgen.
5. Beledigen van officials en medewerkers van de vereniging en/of handtastelijkheden jegens officials en medewerkers van de vereniging is verboden.
6. Moedwillig hinderen, onverantwoordelijk rijgedrag of overgaan tot handtastelijkheden is niet toegestaan.
7. Het wisselen van machine of bakkenist tijdens de manche, kwalificatiemanche of finale is niet toegestaan.
8. Wanneer een zijspanrijder zijn bakkenist verliest is hij verplicht te stoppen.
9. Het is (ook voor rijders) ten strengste verboden zich te bevinden tussen de dubbele afzetting of zich op andere verboden plaatsen te bevinden.
10. Het is rijders verboden alcohol, drugs, doping of medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden te gebruiken voor en/of tijdens de wedstrijden.
11. De rijder is verplicht de wedstrijd te hervatten op de plaats waar de baan werd verlaten.
12. Indien de wedstrijd niet kan worden voortgezet, dan dient de machine direct buiten de afzettingen te worden geplaatst.

13. Rijden in tegengestelde richting is verboden.
14. Het is ten strengste verboden om zonder uitdrukkelijke toestemming van de wedstrijdleiding van MON buiten het circuit te rijden.
15. Rijden in het rennerskwartier met scooters, minibikes, bromfietsen en dergelijke is ten strengste verboden. Rijders van betreffende overtreeders worden hiervoor aansprakelijk gehouden.
16. Tijdens het rijden mag geen kauwgom worden gebruikt.
17. De aanwezigheid van loslopende huisdieren op circuit en rennerskwartier is ten strengste verboden.
18. Het is de rijders verantwoordelijkheid om een brandblusser paraat te hebben in zijn of haar voertuig op het rennerskwartier.







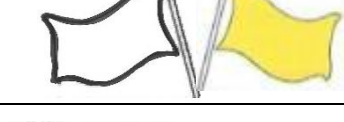





Bij overtreding van artikel 1.6, lid 2 t/m 17 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen.

Artikel 1.7: Milieubepalingen

1. De rijder is verplicht milieubescherpende maatregelen te nemen ter voorkoming van uitlekken in de bodem van olie en/of benzine.
2. De rijder is te allen tijde tijdens MON-wedstrijden en trainingen verplicht gebruik te maken van een goedgekeurde milieumat of motormat (minimale afmetingen 160 x 100 cm (LxB). Na gebruik dient men de mat te deponeren bij een erkend chemisch afvaldepot onder vermelding van "oliehoudende stoffen".
3. Het afspritzen van motoren of andere voorwerpen is alleen toegestaan op of in het door de organisator aangewezen en duidelijk kenbaar gemaakt(e) gebied of voorziening. Het is te allen tijde verboden chemische middelen te gebruiken bij het reinigen van motoren. Indien geen afspruitplaats voorhanden is, is het afspritzen van motoren zonder toestemming van de organisatie verboden.
4. Rijden met *tearoffs* en/of bioflippers is verboden.
5. Bij het aftanken moeten de volgende veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen:
 - a. Motor afzetten
 - b. Niet tanken bij open vuur
 - c. Niet roken
 - d. Geen mobieltje in de directe omgeving
 - e. Aftanken m.b.v. een tuit, trechter of een zogenaamde rapid fuel tank
 - f. Brandblusser binnen handbereik houden.

Bij overtreding van artikel 1.7 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen.

Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens

	Groene vlag of fluitsignaal	Teken dat niet-rijders de fuik moeten verlaten en de motoren gestart kunnen worden.
	Zwart-wit geblokte vlag	Finishvlag/Startvlag.
	Blauwe vlag	Teken aan te dubbelen rijder om vrije doortocht te verlenen.
	Gele vlag Stilgehouden	Gevaar! Extra opletten, snelheid minderen, inhalen en springen verboden.
	Gele vlag Gezwaaid	Ernstig gevaar! Langzaam rijden, inhalen en springen verboden, de rijder moet zich voorbereiden om te stoppen.
	Rode vlag	Stopgebod! Wedstrijd wordt afgebroken. Langzaam naar de uitrit van de baan rijden.
	Witte vlag + gele vlag	Uitrit van de baan naar het rennerskwartier. Witte vlag geeft de uitgang aan.
		Teken voor de betreffende rijder de wedstrijd te verlaten. Zwarte vlag + bord met startnummer
		Laatste ronde
		Aanvang Tijdtraining Wordt alleen door de startmeester gehanteerd
		15 sec voordat het starthek zal vallen Wordt door de startmeester of door zijn assistent(e) gehanteerd.
		Het starthek valt tussen de 5 en 10 sec, nadat het bord 5 sec getoond wordt. Wordt door de startmeester of door zijn assistent(e) gehanteerd.

Bij overtreding van artikel 1.8 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen waarbij het negeren van een vlagsignaal tenminste wordt bestraft met diskwalificatie.

Artikel 1.9: Straffen

1. Overtreding van artikelen uit dit reglement kan leiden tot een of meer van de volgende straffen:
 - a) Uitsluiting van deelname voor de rest van de wedstrijddag, al dan niet met behoud van de reeds behaalde punten op die betreffende wedstrijddag.
 - b) Bij bedreiging, handtastelijkheden en/of belediging van officials van de MON of organiserende vereniging kan de wedstrijdleiding overgaan tot uitsluiting van deelname aan de rest van de wedstrijddag. De official kan in samenspraak met de MON een officieel protest indienen bij de strafcommissie en/of aangifte doen bij de politie.
 - c) Diskwalificatie: uit de training of manche nemen met toekenning van een 0-resultaat voor de betreffende manche. Dit 0-resultaat is niet aftrekbaar voor een eventueel kampioenschap. Het negeren van de vlagsignalen (artikel 1.8) tijdens training en/of wedstrijd wordt te allen tijde tenminste bestraft met diskwalificatie uit de betreffende manche waarin de overtreding is geconstateerd.
 - d) Verwijdering uit de uitslag van de verreden manche(s) op de betreffende wedstrijddag met toekenning van een 0-resultaat dat aftrekbaar is voor een eventueel kampioenschap (schrapsresultaat).
 - e) Een officiële waarschuwing.
 - f) Een berisping.
 - g) Onvoorwaardelijke schorsing van minimaal één wedstrijd waarbij een 0-resultaat wordt toegekend dat geen schrapsresultaat is.
 - h) Voorwaardelijke schorsing van minimaal één wedstrijd voor een nader te bepalen periode; deze schorsing wordt ten uitvoer gebracht als de rijder zich gedurende deze periode wederom schuldig maakt aan hetzelfde strafbaar feit.
2. Bij constatering van het zonder toestemming rijden buiten het circuit (artikel 1.6, lid 14) volgt uitsluiting van deelname voor de rest van de dag plus verwijdering uit de uitslag van die dag.
3. Het negeren van de vlagsignalen (artikel 1.8) tijdens training en/of wedstrijd wordt te allen tijde tenminste bestraft met diskwalificatie uit de betreffende manche waarin de overtreding is geconstateerd.
4. Strafmaatregelen kunnen worden opgelegd naar aanleiding van constatering van een strafbaar feit door een official of naar aanleiding van behandeling door de Strafcommissie, volgens het strafreglement van MON.
5. Straffen worden opgelegd door de Strafcommissie, tenzij de straf wordt opgelegd en ten uitvoer wordt gebracht op de betreffende wedstrijddag. In dat geval neemt de wedstrijdleader en/of het hoofdbestuur een beslissing over strafoplegging en de strafmaat. De rijder kan hiertegen protest indienen (artikel 2:13).
6. Het bestuur heeft het bondsbureau gemandateerd om uitvoering te geven aan dit artikel.

7. Opgelegde straffen gelden voor alle wedstrijden van MON en voor alle klassen.
8. Een 2^{de} officiële waarschuwing leidt automatisch tot een schorsing vóór een wedstrijd.
9. Een officiële waarschuwing verjaart niet, dat wil zeggen dat bij een 2^e officiële waarschuwing in een daarop volgend seizoen alsnog een schorsing plaatsvindt.
10. Straffen opgelegd door de bij MON aangesloten vereniging worden binnen redelijke grenzen door MON gerespecteerd voor zover zij voortvloeien uit de in dit reglement opgenomen gedragingen (artikel 1.6) en milieubepalingen (artikel 1.7). Uitgesloten van overname door MON zijn straffen door verenigingen opgelegd n.a.v. geschillen op administratief of financiële vlak.

Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal

1. Het is MON toegestaan gebruik te maken van beeldmateriaal gemaakt op MON-evenementen zonder toestemming van de betreffende rijder.
2. Rijders kunnen geen enkele aanspraak maken op enige vergoeding van gemaakt beeldmateriaal tijdens de MON-evenementen.
3. MON is vrij regelingen te treffen tot het maken of laten maken van tv-opnamen tijdens haar wedstrijden.
4. Indien een rijder geen toestemming geeft aan het maken van beeldmateriaal, kan hij dit aan de wedstrijdleiding kenbaar maken, die zorg draagt dat beeldmateriaal van de desbetreffende persoon niet gepubliceerd wordt.
De rijder geeft aan in welke klasse en onder welk startnummer hij/zij deelneemt.
5. Fotografen en andere personen die TV opnamen maken, moeten zich voor aanvang van het evenement gemeld hebben bij de wedstrijdleiding.
Fotografen moeten herkenbaar zijn middels een hesje en worden met naam en telefoonnummer genoteerd, zodat in het geval van punt 4 de fotograaf op de hoogte gesteld kan worden.

Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN

Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud

Alle licentiehouders motorcross worden ingedeeld in een van onderstaande klassen:

Juniores	Seniores	Nationals	Inters
MX 2	MX 2		MX 2
MX Open	MX Open	MX Open	MX Open
		Zijspan	Zijspan
125cc Cup			
Veteranen (45+)			
Dames			

- De volgende klassen rijden samen in één manche, maar worden apart geklasseerd:
 - Zijspan Nationals en Zijspan Inters
 - Damesklasse en Veteranen
 - MX2 en MX Open Inters
 - MX2 Seniores en 125CC Cup
- Veteranen
Vanaf 45 jaar. Vanaf 45 jaar t/m 50 jaar is deelname alleen mogelijk voor rijders, die afgelopen twee seizoenen geen licentie hebben gehad in de klasse Nationals of Inters.
Vanaf 50 jaar is deelname vrij.
- Pitbike-klasse
De pitbike-klasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement betreft. Deelnemen kan met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.
Een pitbike moet voldoen aan: wielmaat: 10 inch t/m 14 inch
- Bromfietsklasse
De Bromfietsklasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement betreft. Deelname is mogelijk met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.
- E-Bikes
E-bikes zijn toegestaan in trainingen en bij clubevenementen. Daarnaast kan de E-bike als aparte klasse worden toegevoegd aan een bijzonder evenement. Deelname aan wedstrijden in reguliere wedstrijdklasse kan in de open klassen.

De toegestane cilinderinhoud bedraagt per klasse:

	Tweetakmotoren	Viertakmotoren
Bromfietsklasse	t/m 75cc	Niet toegestaan
Pitbike-klasse	Niet toegestaan	50 cc t/m 250cc
Damesklasse	85*cc t/m 250cc	150*cc t/m 450cc
125 cc Cup	t/m 125cc	Niet toegestaan
MX 2	125cc t/m 250cc	175cc t/m 250cc
Veteranenklasse	125cc t/m 500cc	175cc t/m 750cc
Open klasse (uitgezonderd open inters)	250cc t/m 500cc	350cc t/m 750cc
Open Inter klasse	125cc t/m 1000cc	175cc t/m 1000cc
Quad	125cc t/m 1000cc	175cc t/m 1000cc
Zijspan	350cc t/m 1000cc	350cc t/m 1000cc

* De minimale wielmaat is voor 18 inch, achter 15 inch.

Voor alle motoren is een tolerantie van 5% toegestaan (zowel 2-takt als 4-takt motoren).

Artikel 2.2: Inschrijving/deelname

1. Inschrijving voor wedstrijden geschiedt vooraf digitaal, via de website van MON. Inschrijven is mogelijk tot donderdag voorafgaand aan de wedstrijd (tenzij anders vermeld op de website). De inschrijving is pas volledig nadat de betaling is afgerond.
2. Het inschrijfbedrag wordt bepaald door de Algemene Leden Vergadering (ALV).
3. Wordt na de inschrijving afgezien van deelname, dan is de inschrijver verplicht zich af te melden bij het bondsbureau, de wedstrijdleiding of administratie. Het inschrijfgeld wordt niet terugbetaald. Wil de inschrijver na de afmelding alsnog deelnemen, dan moet hij zich persoonlijk met licentie opnieuw aanmelden.
4. Per inschrijver verstrekt de organiserende vereniging twee toegangsbewijzen.
5. Inschrijven zonder machine of deelnemen aan de wedstrijd zonder inschrijving is strafbaar.
6. Indien een wedstrijd wordt afgelast na aanvang van de trainingen (ongeacht het aantal klassen dat op het moment van afgelasting heeft getraind), wordt er géén inschrijfgeld terugbetaald aan de rijders en/of bakkenisten.
7. Als een wedstrijd wordt afgelast vóór aanvang van de training, maar nadat de inschrijving heeft plaatsgevonden, dan wordt het volledige inschrijfgeld terugbetaald aan de rijders.
8. Deelname in een klasse is mogelijk:
 - a. Met een geldige (dag)licentie in de betreffende klasse.
 - b. Met een officiële afvaardiging van bij IMBA aangesloten bonden.
 - c. Voor startbewijshouders van de organiserende clubs met een tweede of volgend startbewijs of met een "0" nummer.
9. De wedstrijden worden bekendgemaakt op de officiële sportkalender.
10. Ingelaste wedstrijden dienen zo mogelijk minimaal twee weken voor aanvang bekend te worden gemaakt via de reguliere kanalen.
11. De wedstrijdindeling wordt vooraf gepubliceerd op de website van MON. Daarnaast hangt de indeling zichtbaar op de jurybus/administratieruimte en in de fuik.
12. De wedstrijdleiding is bevoegd de wedstrijdindeling aan te passen.
13. Rijders die door MON worden ingedeeld op een bepaald niveau, mogen niet op een ander niveau (lager) rijden via een afvaardiging van een aangesloten IMBA-bond.

Artikel 2.3: Tijdwaarneming

Voor de tijdwaarneming wordt er gebruik gemaakt van transponders.

1. Iedere rijder is verplicht om voor aanvang van trainingen en wedstrijden een functionerende en goed opgeladen transponder te plaatsen op de motorfiets waarmee wordt deelgenomen
2. Het goed functioneren en opladen van de transponder is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer.
3. De transponder dient op een deugdelijke wijze gemonteerd te worden op de linker- of rechter voorvork van de motorfiets, gebruikmakend van de bijgeleverde montagebeugel. Quads en zijspannen dienen de transponder zodanig te bevestigen dat storing van het transpondersignaal door framebuizen e.d. voorkomen wordt.
4. Voor aanvang van de training zal in de fuik gecontroleerd worden of de transponder functioneert door een signaal af te geven. Bij deze controle kan geen uitspraak worden gedaan over de sterkte van dit signaal.
5. Bij constatering tijdens de training of manche van een niet goed functionerende of onvoldoende opgeladen transponder zal geprobeerd worden, zoveel als mogelijk, de deelnemer hiervan in kennis te stellen.

Indien het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt, gelden de volgende regels:

- A. Als het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt tijdens de tijdtraining zal deze niet worden herstart.

- B. Als het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt tijdens een wedstrijd, zal deze worden afgevlagd. Daarna zijn er twee mogelijkheden:
- I. Er is minder dan 2/3 van de wedstrijdtijd verstreken
 - II. Er is meer dan 2/3 van de wedstrijdtijd verstreken
- 1) Bij I. zal er een herstart van die klasse plaatsvinden, echter zo mogelijk pas na 30 minuten. In die 30 minuten wordt getracht het tijdwaarnemingssysteem te herstellen. Als het systeem eerder gerepareerd is kan er eerder gestart worden. Als het lukt om het systeem te repareren wordt de volledige wedstrijdtijd die er voor die klasse staat, verreden waarbij het tijdwaarnemingssysteem de uitslag bepaalt.
 - 2) Lukt het niet om het systeem te herstellen dan wordt de manche ook opnieuw verreden, zal de uitslag worden opgemaakt aan de hand van handgeschreven doorkomsten aan de finishlijn.
 - 3) Bij II. zal er geen herstart plaatsvinden, maar wordt de voorlaatste ronde van de al verreden wedstrijdtijd als uitslag genomen.

Artikel 2.4: Trainingen

1. Deelname aan training is verplicht.
2. De training voorafgaand aan de wedstrijd is zowel bedoeld als baanverkenning maar ook als middel om de fuikopstelling te bepalen.
3. Bij gele zwaaiende vlag/ongeval tijdens een training geeft de arts of de wedstrijdleider aan of de training stopgezet moet worden. Indien 2/3e van de trainingstijd verstreken is bij het geven van de rode vlag wordt de training niet opnieuw gehouden. Bij minder dan 2/3e wordt de training opnieuw gestart voor de volle trainingstijd. Indien mogelijk 1 klasse tussenvoegen, als dat niet mogelijk is minimaal 10 minuten pauze inlassen.
4. **De duur van de tijdtraining is:**
 - Dames, Veteranen, Junioren, Senioren en 125cc cup 1 ronde + 10 minuten
 - Inters en Nationalen 1 ronde + 13 minuten
5. Het is toegestaan om meerdere motoren te gebruiken tijdens een training. Alle motoren dienen technisch gekeurd te zijn. Daarnaast mag er alleen gewisseld worden in de daarvoor bestemde plaats (pitstraat-fuik-startterrein)
6. Proefstarts zijn alleen op het startterrein toegestaan, indien andere rijders niet in gevaar worden gebracht. Is er een lint of andere afzetting gespannen over het startterrein, dan zijn proefstarts verboden.
7. Na-training is mogelijk in overleg met de wedstrijdleider en/of fuikmeester; maximaal één ronde natraineren voor de ordonnans. Degene die natraint mag de laatste rijder(s) van de klasse die op dat moment rijdt, niet inhalen.

Artikel 2.5: Fuik

Voordat een rijder zich naar de startlijn begeeft, stelt hij zich op in de fuik.

Fuikopstelling voor tijdtraining

De opstelling is voor tijdtrainingen volgens de actuele kampioensstand. Op het moment dat er geen kampioensstand voorhanden is, wordt door middel van loting de positie in de fuik bepaald.

Fuikopstelling bij wedstrijden:

1. De uitslag van de tijdtraining is bepalend voor de opstelling in de fuik voor de eerste en tweede manche (en eventueel volgende manches). Als het tijdwaarnemingssysteem niet beschikbaar is voor de tijdtraining wordt de fuikopstelling gedaan volgens de actuele kampioensstand
2. Op het moment dat er geen kampioensstand voorhanden is, wordt door middel van loting de positie in de fuik bepaald. (Eerste wedstrijd van het seizoen)

Gedragingen in de fuik

1. Het fuiknummer moet door de rijder persoonlijk worden getrokken bij de ingang van de fuik, in wedstrijdtenue en met machine.
2. Het ruilen van fuiknummers is verboden.
3. Na het tonen van de groene vlag of geven van een fluitsignaal, kunnen de motoren worden gestart.
4. Indien een rijder in de fuik niet naar het starthek kan oprijden vanwege een defect aan zijn machine, dan heeft hij recht op maximaal 3 minuten uitstel. De rijders achter hem dienen te wachten. Is na die 3 minuten het euvel niet verholpen, dan mogen de andere rijders oprijden.
5. Alleen de rijder is gerechtigd om, alleen achter het starthek een spoortje te trappen totdat de start- of fuikmeester het fluitsignaal geeft.
6. Er mag 1 helper in de fuik aanwezig zijn om de motor van de rijder vast te houden.
7. Direct na het fluitsignaal van de start- of fuikmeester dienen alle helpers de fuik te verlaten. Als iedereen vertrokken is mag er naar het starthek gereden worden. Er mogen zich geen helpers ophouden in het gebied tussen de fuik en het starthek.

Artikel 2.6: Start

1. Er wordt gestreefd per manche, kwalificatiemanche, finalemanche én training niet meer dan 46 maar met een absoluut maximum van 52 (zijspan en quads 30 met een maximum van 36) deelnemers aan de start toe te laten.
2. Na positie te hebben gekozen achter het starthek is het niet meer toegestaan deze plaats vrij te maken voor een ander.
3. De rijders stellen zich vrijelijk op achter een poortje binnen de gemarkeerde ruimte, de tweede startrij wordt achter de markering geformeerd.
4. Zijspannen en Quads kiezen telkens positie achter twee rode of twee blanke starthekjes.
5. Vóór het starthek mag zich niemand begeven.
6. De start geschiedt middels starthek, elastiek of vlag, enkele ogenblikken nadat de laatste rijder zich heeft opgesteld.
7. Door middel van een groene vlag of fluitsignaal wordt door de fuikmeester aan de startmeester kenbaar gemaakt dat de rijders startgereed zijn en dan dient het startgebied vrijgemaakt te worden.
8. Indien een rijder aan het starthek problemen krijgt met zijn machine dient hij dat kenbaar te maken aan de startmeester door het opsteken van zijn hand. De rijder heeft daarna recht op 1 minuut om het euvel te verhelpen. Is na die minuut het euvel niet verholpen dan kan de startprocedure in gang gezet worden.
9. Nadat de groene vlag getoond is, wordt gedurende 15 volle seconden een "15" seconden teken getoond, het hek valt tussen de 5 en 10 seconden nadat het "5" seconden teken getoond wordt. Het "5" seconden teken blijft omhoog totdat het starthek valt.
10. Een rijder die een valse start veroorzaakt waardoor een herstart gegeven moet worden kan worden teruggezet naar de laatste plaats in de fuik.
11. Bij het veroorzaken van meerdere valse starts volgt diskwalificatie.
12. Na een valse start gaan de rijders terug naar de fuik en nemen zij de plaats in die hen was toegewezen.
13. Als een wedstrijd door een val of ongeval moet worden stilgelegd, dan mag de veroorzaker bij bewezen opzet niet aan de herstart van de betreffende manche deelnemen.

De wedstrijdleiding is bevoegd om uit overwegingen onder meer op het gebied van veiligheid anders te beslissen ten aanzien van de startprocedure.

Artikel 2.7: Kwalificatiemanches

Indeling van de kwalificatiemanches

Op het moment dat er besloten wordt om kwalificatiemanches te rijden, zal de groep worden opgesplitst in tweeën op basis van de kampioensstand in de desbetreffende klasse:

- de eerste aanwezige rijder volgens de kampioensstand start in de eerste kwalificatiemanche.
- de tweede aanwezige rijder volgens de kampioensstand start in de tweede kwalificatiemanche.
- de derde aanwezige rijder volgens de kampioensstand start weer in de eerste kwalificatiemanche.
- de vierde aanwezige rijder volgens de kampioensstand start weer in de tweede kwalificatiemanche.

Dit gaat door tot alle rijders die in de kampioensstand voorkomen zijn ingedeeld. Alle rijders die niet op de kampioensstand voorkomen worden daarna willekeurig verdeeld over de twee kwalificatiemanches.

Opstelling in de fuik bij de kwalificatiemanches geschiedt op basis van de kampioensstand en rijders die niet voorkomen in de kampioensstand op basis van loting

Aantal rijders in de A-finale

In de A-finale zullen 50% van het aantal aanwezige rijders van start gaan. Het aantal wordt naar boven afgerond op een even getal, zodat uit beide kwalificatiemanches evenveel rijders in de A-finale starten. De overige rijders starten in de B-finale.

Opstelling in de fuik bij de A-finale en B-finale geschiedt op basis van de uitslagen in de kwalificatiemanches.

Worden er kwalificatiemanches en finalemanches gereden, dan is de klassering in de finalemanche bepalend voor de punten die worden toegekend in het kampioenschap. De punten worden verdeeld over de deelnemers uit de A- en B-finalemanches. De winnaar uit de B-finalemanche wordt één positie lager geklasseerd dan de laagst geklasseerde rijder uit de A-finalemanche.

Artikel 2.8: Rijtijden

Rijtijden per klasse bij (kwalificatie)manches en finales:	
Damesklasse	15 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open klasse Junioren	15 minuten + 1 ronde
Veteranenklasse	15 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open klasse Senioren + 125 cc Cup	17 minuten + 1 ronde
MX Open Nationalen	19 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open Inters	21 minuten + 1 ronde
Quad	18 minuten + 1 ronde
Zijspan Nationalen en Inters	18 minuten + 1 ronde

De wedstrijdleiding is bevoegd de rijtijden te wijzigen. Deelnemers worden hiervan tijdig in kennis gesteld.

Na een rode vlag situatie vindt er een herstart plaats indien nog niet 2/3 (66%) van de manche is verreden. Indien mogelijk wordt er 1 klasse tussengevoegd voordat de herstart plaatsvindt. Als dat niet mogelijk is minimaal 10 minuten pauze.

Artikel 2.9: Resultaten en klasseringen

1. De elektronische tijdwaarneming is bepalend voor de uitslag. De finishpaal, die de finishplaats markeert, wordt bij voorkeur geplaatst op de positie waar de elektronische tijdwaarneming plaatsvindt. Indien er geen elektronische tijdwaarneming plaatsvindt of niet mogelijk is, is de positie van de finishpaal bepalend voor de uitslag.
2. Bij uitval van het elektronische tijdwaarnemingssysteem én als er geen handmatige jurering beschikbaar is dan kan de wedstrijdleiding besluiten om een manche of complete wedstrijd niet-tellend te laten zijn.
3. Bij voortijdige beëindiging van een manche én als 2/3 (66%) van de wedstrijdtijd is verstreken, telt de voorlaatste ronde voor de puntentelling.
4. Deelnemers met een "0"-nummer worden in zijn geheel niet opgenomen in het dagklassement en de kampioensstand en komen niet in aanmerking voor bekercups en premies.
5. Deelnemers op een afvaardiging worden wel opgenomen in het dagklassement en de kampioensstand en komen in aanmerking voor bekercups en premies
6. Om geklasseerd te worden dient men zonder hulp van derden de finish te passeren.
7. Wil een deelnemer geklasseerd worden, dan moet hij minimaal 2/3 (66%) van het door de winnaar afgelegde aantal ronden hebben verreden. Voor de Damesklasse geldt, dat alle rijders die gefinisht zijn d.m.v. het passeren van de finishvlag met machine en in de verplichte kleding geklasseerd worden.
8. Rijd een rijder alleen in de klasse, dan vervalt de 66% regel.
9. Indien een rijder de overstap maakt naar een andere klasse dan blijven zijn kampioenspunten behaald in de eerdere klasse behouden.

Artikel 2.10: Prijzengeld

1. Een rijder die in een manche van een klasse Zijspan Inters of MX Open Inters een top 10-klassering behaalt, heeft recht op premiegeld.
2. Afhalen van premiegeld geschiedt uitsluitend door de rechthebbende op vertoon van zijn startbewijs tot maximaal 20 minuten na afloop van de laatste manche van zijn klasse.
3. Het premiegeld moet door de organiserende vereniging worden uitgegeven aan de rijders. Dit gebeurt door een afgevaardigde van de vereniging bij de jurybus.
4. Niet afgehaalde premies worden teruggegeven aan de organiserende vereniging.
5. Rijders die een plaats bij de eerste drie hebben behaald dienen hun premie samen met de beker af te halen tijdens de prijsuitreiking.
6. Als een rijder na afloop van de wedstrijd zijn behaalde beker niet persoonlijk afhaalt tijdens de prijsuitreiking, dan kan hierop later geen aanspraak meer gemaakt worden.

Artikel 2.11: Bekerschema

Junioren	3 bekercups
Dames	3 bekercups
Senioren	3 bekercups
Nationals	3 bekercups
Inters	3 bekercups
Zijspan Nationals	3 x 2 bekercups
Zijspan Inters	3 x 2 bekercups
Quad	3 bekercups
Veteranen	3 bekercups
125cc Cup	3 bekercups

Artikel 2.12: Kampioenswedstrijden

Het kampioenschap wordt als volgt verreden:

A: Algemeen

1. Voor het bepalen van de netto eindstand worden de twee slechtste mancheresultaten van de bruto eindstand afgetrokken. Is een deelnemer geschorst of gediskwalificeerd voor een of meerdere manches, dan mogen deze niet worden afgetrokken.
2. Indien een rijder besluit zich niet in te schrijven voor een wedstrijd dan kan die wedstrijd als een schrapresultaat gelden.
3. Bij een gelijk aantal punten is het aantal mancheoverwinningen beslissend, daarna het aantal tweede plaatsen enz. Is er dan nog geen beslissing, dan is het resultaat van de laatste manche in de cyclus bepalend.
4. De kampioensstatus van een kampioenswedstrijd vervalt indien drie dagen voor of na deze wedstrijd een door IMBA aangemelde wedstrijd wordt verreden in diezelfde klasse. Let op: dit geldt niet voor Zijspan Nationalen en Quad Nationalen.
5. Mocht er geen deelname zijn van rijders die aangegeven hebben aan alle IMBA wedstrijden in een bepaalde klasse deel te nemen, dan wordt de NK status alsnog toegekend aan die wedstrijd.
6. De uitreiking van kampioensbekers geschiedt tijdens de jaarlijkse kampioenenhuldiging. Per klasse worden drie prijzen uitgereikt.

B: Kampioenschappen voor Dames, Veteranen, Junioren, Senioren, Nationalen en 125cc Cup

Alle wedstrijden die worden verreden op zon- en feestdagen in de periode van 1 maart t/m 31 oktober, behoudens de bijzondere evenementen en wedstrijden tijdens de door MON vastgestelde vakantieperiode, tellen mee voor de kampioenschappen in de klassen Dames, Veteranen, Junioren, Senioren, Nationalen en 125cc Cup. Per jaar zullen ook maximaal 2 wedstrijden per klasse ingedeeld worden op zaterdag die meetellen voor het kampioenschap.

C: Nederlands kampioenschap voor Interklassen & Nationaal kampioenschap voor Zijspan Nationalen

Kampioenswedstrijden voor de Interklassen en Zijspan Nationalen worden verreden op zon- en feestdagen in de periode van 1 maart t/m 31 oktober, behoudens de door de ALV vastgestelde vakantieperiode. Aanvullend zullen per jaar zullen maximaal 2 wedstrijden per klasse ingedeeld worden op zaterdag.

Artikel 2.13: Startnummers Interklasse

De tien hoogst geklasseerde rijders in de Interklassen hebben het volgende jaar recht op het startnummer horend bij de plaats die zij behaald hebben in het eindklassement, corresponderend met de uit te geven nummers in die klasse, indien ze in dezelfde klasse blijven rijden. Wordt hier door de rijder vóór 1 december van het voorgaande jaar geen gebruik van gemaakt, dan mag het nummer opnieuw worden uitgegeven.

Artikel 2.14: Puntentelling

De puntentelling is als volgt:

1 ^e plaats 60 punten	11 ^e plaats 33 punten	21 ^e plaats 20 punten	31 ^e plaats 10 punten
2 ^e plaats 54 punten	12 ^e plaats 31 punten	22 ^e plaats 19 punten	32 ^e plaats 9 punten
3 ^e plaats 50 punten	13 ^e plaats 29 punten	23 ^e plaats 18 punten	33 ^e plaats 8 punten
4 ^e plaats 47 punten	14 ^e plaats 27 punten	24 ^e plaats 17 punten	34 ^e plaats 7 punten
5 ^e plaats 45 punten	15 ^e plaats 26 punten	25 ^e plaats 16 punten	35 ^e plaats 6 punten
6 ^e plaats 43 punten	16 ^e plaats 25 punten	26 ^e plaats 15 punten	36 ^e plaats 5 punten
7 ^e plaats 41 punten	17 ^e plaats 24 punten	27 ^e plaats 14 punten	37 ^e plaats 4 punten
8 ^e plaats 39 punten	18 ^e plaats 23 punten	28 ^e plaats 13 punten	38 ^e plaats 3 punten
9 ^e plaats 37 punten	19 ^e plaats 22 punten	29 ^e plaats 12 punten	39 ^e plaats 2 punten
10 ^e plaats 35 punten	20 ^e plaats 21 punten	30 ^e plaats 11 punten	40 ^e plaats 1 punt

1. Deze telling wordt per manche toegepast voor zowel het dagklassement als het kampioensklassement en is van toepassing op alle klassen.
2. Dagklassement: in het dagklassement wordt de deelnemer met het hoogst aantal behaalde punten winnaar. Eindigen rijders gelijk in punten dan is het resultaat van de laatste manche doorslaggevend.

Artikel 2.15: Promotie/degradatie

Algemeen

- Rijders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt zijn vrijgesteld van promotie, m.u.v. de eerste drie (bij de klasse Nationalen alleen de eerste) uit de eindstand van het kampioenschap of bij uitzonderlijk presteren.
- Verzoeken tot degradatie vanuit een bepaalde klasse worden slechts in behandeling genomen wanneer een coureur gedurende 12 maanden in die klasse is uitgekomen en aan 50% van de wedstrijden in dat jaar heeft deelgenomen.
- Rijders die voor de eerste keer een startbewijs aanvragen en nog niet eerder een licentie hebben gehad, worden onder voorbehoud in de aangevraagde klasse ingedeeld.
- Rijders die niet deelgenomen hebben aan het voorseizoen, kunnen tijdens de kampioensperiode alsnog worden overgezet/gepromoveerd.
- Jeugdrijders die promoveren worden apart beoordeeld.

Promotie geschiedt:

1. Vanuit de klassen Junioren, Senioren, Nationalen.
2. Promotie vanuit de klasse Junioren en Senioren geschiedt voor de eerste drie rijders uit de eindstand van het kampioenschap.
3. Promotie vanuit de klasse Nationalen geschiedt voor de eerste rijder uit de eindstand van het kampioenschap.
4. Alle rijders die in een klasse ingedeeld zijn en waarbij een aantoonbaar klasseverschil tussen deze rijder en de rest van de rijders in de klasse bestaat, kunnen worden gepromoveerd. Het bepalen of er een aantoonbaar klasseverschil is, gebeurt mede met behulp van het tijdwaarnemingssysteem.
5. Bij onderbezetting van een hogere klasse, zullen rijders met het hoogste gemiddeld aantal punten, behaald in het lopende seizoen en/of in het voorgaande seizoen, worden overgeplaatst totdat de gewenste bezetting is bereikt.
6. Op eigen verzoek na goedkeuring door MON.

Degradatie geschiedt:

1. Bij overbezetting van een klasse.
2. Op verzoek van MON.
3. Op verzoek van de rijder, schriftelijk ingediend via en met instemming van de vereniging waarvan de rijder lid is en na goedkeuring van MON.

Artikel 2.16: Europees Kampioenschap

Voor deelname aan wedstrijden tellend voor het EK worden rijders geselecteerd uit de Interklasse(n) die in het Nederlands kampioenschap van het voorafgaande jaar een plaats bij de eerste tien in het eindklassement hebben behaald. De selectie geschiedt als volgt:

A. Voor de Dames-, MX2- en Open klasse:

Voor deelname aan alle EK-wedstrijden

1. De Europees kampioen komt automatisch in aanmerking om zijn titel te verdedigen in het daarop volgend jaar in dezelfde klasse als waarin hij kampioen is geworden. Mocht deze rijder op basis

van de NK-stand niet geselecteerd zijn voor het daarop volgende jaar, dan wordt hij als vierde rijder toegevoegd.

2. EK-deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse.
3. De eerste drie rijders van het team komen uit de eerste tien van het eindklassement van het kampioenschap van het vorige jaar. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
4. Selectie van de vierde en volgende rijders vindt plaats in de eerste 3 wedstrijden van het seizoen. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
5. Mocht er geen enkele deelnemer in een bepaalde klasse zijn, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.

Voor incidentele deelname

6. Eventuele niet ingevulde plaatsen in het team kunnen worden opgevuld door incidentele deelname van rijders. Rijders komen in aanmerking voor deelname op basis van deze selectie criteria.
 - a. Als eerste geldt de actuele IMBA stand van het lopende seizoen twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.
 - b. De actuele kampioenstand twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.

B. Voor de Zijspanklasse:

1. De Europees kampioen komt automatisch in aanmerking om zijn titel te verdedigen in het daarop volgend jaar in dezelfde klasse als waarin hij kampioen is geworden. Mocht deze rijder op basis van de NK-stand niet geselecteerd zijn voor het daarop volgende jaar, dan wordt deze als vierde rijder toegevoegd.
2. EK deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse
3. De eerste drie combinaties van het team komen uit de eerste tien van het eindklassement van het kampioenschap van het vorige jaar. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
4. Selectie van de vierde en volgende combinaties vindt in de eerste 3 wedstrijden van het nieuwe seizoen. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
5. Mocht er geen enkele deelnemer in een bepaalde klasse zijn, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.

Voor incidentele deelname

7. Eventuele niet ingevulde plaatsen in het team kunnen worden opgevuld door incidentele deelname van rijders. Rijders komen in aanmerking voor deelname op basis van deze selectie criteria.
 - a. Als eerste geldt de actuele IMBA stand van het lopende seizoen twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.
 - b. De actuele kampioenstand twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.

Overige bepalingen:

1. Deelnemers aan het EK dienen rekening te houden met toekenning van een nummer dat afwijkt van het nationale startnummer.
2. De Europees kampioen van een voorafgaand seizoen heeft automatisch recht op deelname en op het voeren van nummer "1" tijdens de EK-wedstrijden in dezelfde klasse waarin hij Europees kampioen is geworden.
3. Heeft een rijder getekend voor IMBA dan kan hij bij afmelding niet deelnemen aan welk ander evenement dan ook.
4. Selectie voor deelname aan door IMBA erkende internationale wedstrijden geschiedt op volgorde van de voor het EK geselecteerde rijders.

5. Alle rijders, ook welke geen Nederlandse nationaliteit hebben, maar door IMBA geaccepteerd worden (zie IMBA reglement), mogen voor Nederland uitkomen tijdens IMBA-wedstrijden.

Artikel 2.17: Protesten

A. Protesten algemene informatie

Voordat een protest kan worden ingediend, dient eerst indien mogelijk een gesprek plaats te vinden tussen de protestant en de beschuldigde in aanwezigheid van een MON-official, die hoor en wederhoor toepast en bemiddelt met als doel tot een oplossing van het geschil te komen. In het geval MON partij is, zal een onafhankelijke derde het gesprek voeren. Mocht de protestant desondanks toch besluiten formeel protest in te dienen, dan gelden onderstaande bepalingen.

1. Het indienen van protesten is voorbehouden aan: rijders, MON-officials en bestuurders van de organiserende vereniging. Voor minderjarigen dienen protesten te worden ingediend door een ouder of voogd.
2. Protesten en de reactie hierop door de beschuldigde moeten schriftelijk op een officieel formulier, verkrijgbaar bij de jurybus, aansluitend aan het voornoemde gesprek worden ingevuld en ingediend bij de wedstrijdleiding.
3. Protesten worden verder behandeld door de strafcommissie op basis van het strafreglement van MON.

B. Protesten tegen cilinderinhoud

Protesten tegen cilinderinhoud kunnen worden ingediend door iedereen genoemd onder 2.17 lid A.1, inclusief MON zelf. In alle gevallen dient er een protestformulier ingevuld te worden.

Motoren kunnen steekproefsgewijs gecontroleerd worden om vast te stellen of de cilinderinhoud voldoet aan de regels. Dat kan echter alleen als er een protest is ingediend.

1. Bij een protest dient de protestant € 200,- te betalen indien het een 2takt motor betreft en € 400,- indien het een 4takt motor betreft. Blijkt het protest ongegrond, dan betaalt de protestant alle kosten. Blijkt het protest gegrond dan zijn alle kosten voor de eigenaar van de motor en de protesteerder krijgt zijn borg terug. De verdeling van de kosten is als volgt: € 150,- (of € 350,- bij 4takt) gaat naar de controleur en € 50,- gaat naar de MON-official die bij de controle aanwezig moet zijn.
2. De rijder kan altijd zijn wedstrijd uitrijden. Pas na afloop wordt bekend gemaakt welke motor er wordt verzegeld voor controle.
Tussen het moment van bekendmaken van het protest en de daadwerkelijke controle, zal de motor worden gemarkeerd om te garanderen dat de motor in dezelfde staat is als tijdens de laatst verreden manche. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van:
 - Verzegeling van verschillende onderdelen van de motor.
 - Het aanbrengen van een markeringsspray (DNA).
3. Blijkt de motor te voldoen aan de richtlijnen dan gebeurt er verder niets. Blijkt de motor niet te voldoen aan de richtlijnen dan volgt diskwalificatie voor de betreffende wedstrijd waar de motor werd verzegeld en schorsing voor de eerstvolgende wedstrijd,. Als de motor in de laatste kampioenswedstrijd van het seizoen na controle incorrect wordt bevonden dan wordt de rijder geschorst voor de eerste kampioenswedstrijd van het daaropvolgende seizoen.
4. Indien een motor gecontroleerd moet worden, zal de controle altijd in het bijzijn van de eigenaar plaatsvinden. De eigenaar mag zelf bepalen bij welke erkende motorzaak hij de controle wil laten plaatsvinden. Bij de controle zal een official van MON aanwezig zijn om toe te zien of de controle correct verloopt.
5. De controle moet plaatsvinden in de week na de wedstrijd waarin de motor werd verzegeld.
6. Indien de eigenaar zijn motor niet wil laten controleren zal dat worden opgevat als een schuldbekenenis. De straf is gelijk aan die als ware de controle uitgevoerd en de motor incorrect bevonden.
7. Bij een tweede veroordeling voor hetzelfde vergrijp wordt de betreffende rijder wederom gediskwalificeerd voor de wedstrijd waar de motor werd verzegeld en wordt hij geschorst

voor de eerstvolgende twee kampioenswedstrijden. Als de motor in de laatste kampioenswedstrijd van het seizoen na controle incorrect wordt bevonden dan wordt de rijder geschorst voor de eerste kampioenswedstrijd van het daaropvolgende seizoen.

8. Bij een derde overtreding van hetzelfde vergrijp wordt de betreffende rijder wederom gediskwalificeerd voor de wedstrijd waar de motor werd verzegeld en wordt hij geschorst voor de rest van het seizoen.
9. Bij diskwalificatie verliest men de behaalde kampioenspunten van de betreffende wedstrijd.
10. Iedereen genoemd onder 2.17 lid A.1 kan nog steeds een protest indienen. Men hoeft dus niet te wachten totdat een verdachte motor een keer aan de beurt is. De huidige regeling zoals beschreven bij **A. Protesten algemene informatie** blijft van kracht.
11. Na afloop van een protestprocedure wordt er altijd een rapport opgemaakt waarin wordt vastgelegd welk protest het betrof (het protestformulier wordt als bijlage toegevoegd aan het dossier), wat de uitkomst was, wie de betrokkenen waren (protestant, rijder, eigenaar van de motor, MON-official, monteur die de controle verricht en motorzaak waar de controle plaatsvond).

Artikel 2.18: Wedstrijden in het buitenland/afvaardingen

MON is aangesloten bij IMBA, waardoor het mogelijk is met een verzekering voor het buitenland, hierna afvaardiging genoemd, deel te nemen aan wedstrijden van organisaties aangesloten bij IMBA. De prijs van een afvaardiging staat vermeld op de website.

Het is alleen toegestaan bij een buitenlandse bond op afvaardiging mee te doen, als de rijder bij MON geen startgelegenheid heeft op dezelfde dag.

Om deel te nemen aan de wedstrijd in het buitenland dient een aanvraag ingediend te worden voor 12.00 uur op donderdag voor de wedstrijd. De aanvraag moet worden ingediend via de website van MON.

Artikel 2.19: Toon Klomp Bokaal

Om voor de Toon Klomp-bokaal in aanmerking te komen dient een rijder het gehele betreffende seizoen een startbewijs bij MON te hebben. De wisselbekers worden uitgereikt aan de winnaars van het dagklassement bij de Inters en Nationalen. Wint een rijder de bokaal drie maal dan wordt deze rijder eigenaar van de bokaal.

Sectie 3. TECHNISCH REGLEMENT

Artikel 3.1: Keuring

Iedere rijder is verplicht in volledig wedstrijdtenue de machine(s) vóór de training te laten keuren bij de daarvoor aangewezen official, e.e.a. met niet draaiende motor.

Hierbij wordt speciaal gelet op:

A. Machine algemeen:

1. Losse spaken, wielen, bouten en/of moeren
2. Speling op voorvork en/of balhoofd
3. Een deugdelijke stuurbeschermer
4. Een goedwerkende voor- en achterrem
5. Ronde knoppen aan rem- en koppelingshendels
6. Deugdelijke en goed zichtbare nummerplaten en cijfers
7. Onverantwoorde banden, bijv. schoepbanden ononderbroken in een lijn met een profieldiepte van meer dan twee centimeter, banden met spikes
8. Voor- en achterwielen moeten voldoende zijn afgeschermd
9. Werkende transponders
10. Het opklappen van de voetsteunen
11. Nummerplaten conform A.3.4
12. Overige scherpe uitsteeksels zijn verboden

Quads:

1. De diameter van het achterwiel mag maximaal 10 inch zijn, er zijn geen bepalingen voor de maat van het voorwiel.
2. De voertuigbreedte mag maximaal 135 cm zijn.
3. Eventuele voertuigverbreding is alleen toegestaan d.m.v. wielblokken voor en achter of verbrede achteras.
4. Bij een achteras uit een geheel voldoet één rem voor beide achterwielen.
5. Aan beide zijden tussen de wielen moet een staaf aangebracht worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
6. Achter de zitting moet zich een bumper bevinden, de lengte en de breedte van de bumper moet eindigen boven het achterste deel van het kettingtandwiel.
7. Een bumper moet aan de voorzijde gemonteerd worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
8. Er dienen nerfbars t.h.v. de hiel van het spatbord gemonteerd te zijn.
9. Opklapbare en goed functionerende voetsteunen en beschermroosters onder de voetsteunen zijn verplicht.
10. Een goed functionerend stroomonderbrekingscontact is een vereiste.

Zijspannen:

1. Zijspanbeugels mogen niet buiten de bak uitsteken.
2. Gietwielen dienen te worden afgeschermd.
3. Een goed functionerend stroomonderbreking contact is een vereiste.

Machines die niet aan de voorschriften voldoen, een gevaar opleveren voor anderen of niet ter keuring zijn aangeboden, worden niet tot de training en wedstrijd toegelaten.

B. Overig:

1. Machines die tijdens de wedstrijd gebreken vertonen, kunnen dan wel moeten uit de wedstrijd worden genomen.

2. Is een rijder uit de wedstrijd genomen, dan dient hij zich voor de volgende manche te melden bij de wedstrijdleiding voor herkeuring van zijn machine en kleding.
3. Wordt deelgenomen met machines met verlichting, dan dient die afdoende te zijn afgeplakt.
4. Telecommunicatie met de rijder en/of motor is verboden.

Brildragende deelnemers worden geadviseerd een sportbril te dragen met plastic lenzen.

Artikel 3.2: Kleding

De volgende uitrustingsstukken zijn verplicht:

1. Een shirt met lange mouwen van geschikt materiaal. Puur nylon is niet toegestaan vanwege het gevaar van verbranding van de huid.
2. Een degelijke, goed sluitende en goed passende helm. Spoilers op de helm plaatsen is verboden, tenzij het originele uitvoering van de fabrikant betreft.
3. Een crossbroek gemaakt van geschikt materiaal.
4. Een bodyprotector. Een bodyprotector moet van deugdelijk materiaal zijn samengesteld en de borst en de rug beschermen.
5. Hoog gesloten laarzen van deugdelijk materiaal.
6. Deugdelijke handschoenen.
7. Een nekbrace wordt sterk aanbevolen.

Het dragen van wapperende sjaaltjes, los hangend haar of haar opgebonden in een onder de helm uitstekende staart is verboden.

Het is niet toegestaan sieraden (ringen, halskettingen, oorbellen, enz.) te dragen tijdens het rijden.

Artikel 3.3: Geluid

De KNMV en MON hanteren met ingang van 1 januari 2011 een zelfde maximale geluidsproductie voor crossmotoren van 94 dB(A) (gemeten volgens de Dynamische meetmethode). Deze norm geldt voor alle trainingen en alle wedstrijden met uitzondering van het ONK van de KNMV en wedstrijden verreden onder regelgeving van de FIM, UEM en IMBA.

Algemeen

Motoren, die met een defecte uitlaat of geluiddemper rijden dienen zo spoedig mogelijk uit de wedstrijd te worden genomen d.m.v. een zwarte vlag + bord met rijnummer. De rijder wordt niet geklasseerd.

Circuitmetingen:

De metingen worden uitgevoerd volgens de 2 meter max. methode.

MON aanvaardt MON geen enkele aansprakelijkheid voor deze metingen.

Een omschrijving betreffende de uitvoering van bovenstaande geluidmeetmethodes wordt opgenomen in het protocol Commissie Geluid en beschikbaar gesteld ter inzage.

Grenswaarden en strafmaatregelen volgens 2 meter max methode:

1. Voor de training mag het geluid van de motor maximaal **113,9 dBa** zijn.
2. Na de training en/of manche maximaal **114,9 dBa**.
3. Wanneer de gemeten geluidswaarde na de training en/of manche **115,0 dBa** of hoger is:
 - a) Volgt altijd een herkeuring na de eerstvolgende manche, die door de rijder is gereden.
 - b) Dient de rijder de gehele wedstrijddag als laatste de fuik te verlaten.
4. Is het geluid na een manche **115,0 dBa** of hoger, dan wordt de rijder 10 plaatsen terug gezet in de uitslag van de betreffende manche.

5. Is het geluid **116,0 dBa** of hoger, volgt een DQ voor de betreffende verreden manche.
 - a) Er zal in dat geval altijd een herkeuring volgen na de eerstvolgende training/manche die door de rijder verreden is.

Overige bepalingen

- A. Tegen de vaststelling van een geluidsovertreding is geen protest mogelijk.
- B. Bij de 2 Meter max methode wordt gemeten tot 1 cijfer achter de komma.
- C. Eerder opgelegde geluid-gerelateerde straffen blijven staan gedurende een jaar na constatering van de laatste overtreding van het geluid.
- D. Van alle overtredingen zal een registratie worden bijgehouden. Bij meerdere overtredingen kan er een schorsing voor meerdere wedstrijden worden opgelegd.
- E. Mogelijke wijzigingen in het geluidsreglement die voortvloeien uit het afgesloten convenant tussen beide motorcrossbonden mogen door de commissie Geluid i.s.m. HB tussentijds worden doorgevoerd. Hierover zal duidelijk worden gecommuniceerd met de verenigingen, bijvoorbeeld d.m.v. publicatie op de MON-website en/of door het uitdelen van flyers bij de inschrijving.
- F. Op een wedstrijddag kan ook voor aanvang van de trainingen 1 volledige klasse worden gekeurd, volgens de 2 meter max. methode. Is de geluidsproductie van de motor **114.0** dBa of hoger, wordt de motor niet goedgekeurd. De rijder krijgt wel de gelegenheid om zijn motor in orde te maken
 - Blijft het geluid **114.0** dBa of hoger voor de training, dan mag er niet worden gestart.
- G. Na een training/manche zullen er willekeurig enkele rijders worden uitgehaald, om hun motor op geluid te laten keuren volgens de 2 meter max methode.
- H. Bij het niet verschijnen op de geluidmeting, na uitnodiging, volgt altijd een diskwalificatie voor de betreffende manche. Mocht dit de laatste manche van toepassing zijn, dan zal de rijder de motor moeten laten keuren voordat de eerstvolgende training van start gaat.
De rijder wordt hiervan op de hoogte gebracht middels een mail van het bondsbureau.

Bij een overtreding van de geluidnormen, volgens de 2 meter max. methode, volgen eerder gemelde straffen.

Artikel 3.4: Nummerborden

1. Elke machine dient voorzien te zijn van drie nummerborden: één aan de voorkant, één aan de linker- en één aan de rechterzijde. Quads voeren een extra nummerplaat, bevestigd aan de achterzijde, haaks aan de stootbeugel en in de lengterichting van de machine.
2. Alle nummerborden moeten worden voorzien van het (gelijke) rijnummer (Als op het startbewijs)
3. Geperforeerde nummerborden zijn verboden vanwege de slechte leesbaarheid.
4. Zogenaamde sier- en/of schaduwcijfers zijn niet toegestaan. De beoordeling van afwijkende cijfers komt uitsluitend toe aan MON-officials.
5. Het is verplicht om een sticker met het MON-logo op de voornummerplaat te hebben. Plaatsing op de zijplaten is gewenst, maar niet verplicht. MON stickers zijn bij de MON-jurybussen tegen betaling verkrijgbaar. De leveranciers van nummerstickers kunnen deze ook bedrukken op de stickersets.
6. Reclame mag alleen boven de cijfers worden geplaatst met een maximale hoogte van 30 mm (zie schets). Er mag géén reclame worden geplaatst aan de zijkanten en de onderkant van de voornummerplaat.
7. De cijfers van de startnummers dienen zo groot mogelijk en duidelijk leesbaar te zijn.
8. Minimale afmetingen van het MON-logo: 25x40 mm (hxb).
9. Alle nummerborden dienen voorzien te zijn van een leesbaar cijfer. Enkel het voornummerbord dient verplicht de juiste kleur van de klasse te hebben. Het voornummerbord van de motor moet dus worden voorzien van een cijfer en achtergrond in de volgende kleuren:

Klasse	Kleur nummerplaat	Kleur cijfer
Junioren	Zwart	Wit
Senioren	Groen	Wit
Nationalen + 125cc Cup	Wit	Zwart
Inters	Geel	Zwart
Veteranen	Blauw	Wit
Dames	Roze	Zwart
No Fear Energy Cup	Geel	Zwart

10. Plaats zo mogelijk het startnummer achter op het shirt.
11. In de klassen met een kampioenschap mag de leider van de bruto kampioenstand rijden met een rood nummerbord aan de voorzijde van de motor (dit is niet verplicht). Bepalend hiervoor is de bruto stand voor aanvang van de eerste manche.

Voorbeeld rode nummerplaat:

